

**Asunto C-178/21**

**Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia**

**Fecha de presentación:**

22 de marzo de 2021

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

9 de marzo de 2021

**Partes demandantes:**

GL

DV

UK

**Partes demandadas:**

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

---

**Objeto del procedimiento principal**

Dispositivos de desactivación en vehículos diésel — Resarcimiento de daños y perjuicios — Compensación de las ventajas obtenidas con el uso en función de la utilización efectiva del vehículo de motor — Facultad de remisión de un juez único

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

## Cuestiones prejudiciales

- 1) ¿Tienen los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46/CE, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, también la finalidad de proteger los intereses de los adquirentes individuales de vehículos de motor?

En caso de respuesta afirmativa:

- 2) ¿Incluye esto también la protección del interés de un adquirente individual en no adquirir un vehículo que no cumpla con las exigencias del Derecho de la Unión, en particular en no adquirir un vehículo que esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007?

Con independencia de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera y segunda:

- 3) ¿Es incompatible con el Derecho de la Unión que un adquirente que haya comprado de forma involuntaria un vehículo comercializado por un fabricante equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 solo pueda ejercitar acciones de responsabilidad civil extracontractual contra el fabricante del vehículo para que se le resarza del daño —en particular una acción para que se le devuelva el precio de compra pagado por el vehículo a cambio de la devolución y de la transmisión de la propiedad de este— en casos excepcionales en los que el fabricante del vehículo haya actuado de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres?

En caso de respuesta afirmativa:

- 4) ¿Exige el Derecho de la Unión que el adquirente del vehículo pueda ejercitar una acción de responsabilidad civil extracontractual para reclamar el resarcimiento del daño contra el fabricante del vehículo por cualquier actuación culposa (negligente o dolosa) de este en relación con la comercialización de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007?

Con independencia de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera a cuarta:

- 5) ¿Es incompatible con el Derecho de la Unión el hecho de que, con arreglo a la legislación nacional, el adquirente de un vehículo deba permitir que se compense una ventaja por la utilización efectiva del vehículo cuando, en concepto de responsabilidad extracontractual por daños, reclama al fabricante el reembolso del precio de compra de un vehículo comercializado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2,

del Reglamento (CE) n.º 715/2007 a cambio de la entrega del vehículo y de la transmisión de la propiedad de este?

En caso de respuesta negativa:

- 6) ¿Es incompatible con el Derecho de la Unión que dicha ventaja obtenida con el uso se calcule sobre la base del precio de compra íntegro, sin efectuar ninguna deducción por la disminución del valor del vehículo resultante de la instalación de un dispositivo de desactivación prohibido y/o en relación con el uso no deseado por el adquirente de un vehículo no conforme con el Derecho de la Unión?

Con independencia de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera a sexta:

- 7) ¿El artículo 348, apartado 3, punto 2, de la Zivilprozessordnung (Ley alemana de Enjuiciamiento Civil), en la medida en que se refiere también a las resoluciones de remisión prejudicial previstas en el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, es incompatible con la facultad de remisión prejudicial de los órganos jurisdiccionales nacionales que establece el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, y, por lo tanto, no debe aplicarse a la adopción de resoluciones de remisión prejudicial?

DOCUMENTO DEL TRIBUNAL

## **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO 2007, L 263, p. 1), en particular los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46

Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1), en particular el artículo 5, apartado 2

## **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»), en particular los artículos 823, apartado 2 (obligación de resarcimiento por infracción de una ley que tenga por objeto la protección de un tercero), y 826 (obligación de resarcimiento en caso de causación de un perjuicio de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres)

Zivilprozessordnung (Ley de Enjuiciamiento Civil; en lo sucesivo, «ZPO»), en particular los artículos 348 y 348a (competencia del juez único)

Grundgesetz (Ley Fundamental alemana; en lo sucesivo, «GG»), en particular el artículo 101, apartado 1, segunda frase (derecho al juez predeterminado por la ley)

## **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 La presente petición de decisión prejudicial se basa en tres casos diferentes.
- 2 En el primer caso, el 16 de septiembre de 2016 el demandante adquirió en un concesionario un vehículo de ocasión por un precio de 31 800 euros. Se trataba de un Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S-Line equipado con un motor diésel EA189 fabricado por la demandada, de la clase de contaminantes EU5. El vehículo disponía de un software que reconocía cuándo el vehículo era sometido al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NCCE) en el banco de pruebas, y en ese momento activaba un modo de recirculación de gases de escape que reducía la emisión de óxido de nitrógeno, mientras que fuera del banco de pruebas cambiaba a un modo

de recirculación en que la emisión de dicho gas se incrementaba, llegando a superar el valor límite de la norma EU5.

- 3 El 15 de octubre de 2015, la autoridad competente alemana ordenó a la demandada la supresión del mencionado software. El 25 de noviembre de 2015, la demandada hizo pública una campaña de actualización informática en que se suprimiría dicho software controvertido de los vehículos afectados, equipados con motores EA189. La autoridad competente autorizó la actualización, y esta se instaló en el vehículo el 12 de julio de 2016, es decir, antes incluso de su adquisición por el demandante.
- 4 Es pacífico que, tras la actualización, el vehículo está equipado con un «margen térmico» (reducción de la recirculación de gases de escape en función de la temperatura exterior), lo que incrementa la emisión de NOx (óxido de nitrógeno). El demandante afirma que la reducción de la recirculación de gases de escape comienza a partir de + 20 °C; en cambio, la demandada no menciona ningún valor límite de temperatura.
- 5 El 17 de julio de 2019, el demandante vendió el vehículo por 19 500 euros. Con su demanda, reclama una indemnización por importe de 8 172,51 euros, por entender que fue engañado por la demandada de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. Para calcular dicha cantidad, parte de la diferencia entre el precio de compra y el precio de venta (31 800 euros — 19 500 euros = 12 300 euros) y deduce una compensación por el uso del vehículo por importe de 4 127,49 euros, correspondientes a los 31 086 km conducidos por el demandante.
- 6 La demandada solicita que se desestime la demanda. Afirma que el margen térmico es necesario para proteger el motor y para que el vehículo funcione con seguridad. A título subsidiario, alega que la instalación de un margen térmico no debe considerarse contraria a las buenas costumbres. Asimismo, aduce que la mera reventa del vehículo no da derecho al demandante a obtener una indemnización y que al revenderlo no hubo de soportar ninguna reducción del precio debido al dispositivo de desactivación. Por otro lado, la demandada invoca la prescripción de la acción.
- 7 También en el segundo caso el vehículo, un Audi Q7 Quattro S-Line Diesel de la clase de contaminantes EU5, estaba equipado con un margen térmico que generaba una mayor emisión de óxido de nitrógeno. El demandante adquirió el vehículo en un concesionario el 3 de marzo de 2017, con un kilometraje de 108 781 km, a un precio neto de 30 150,42 euros.
- 8 El demandante afirma que el vehículo había sido comercializado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, y que la demandada le ha engañado y perjudicado de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. Por este motivo, reclama una indemnización por importe del precio neto de compra pagado, de 30 150,42 euros, menos una compensación por el uso

del vehículo a discreción del tribunal, si bien con un máximo de 9 798,01 euros, a cambio de la devolución del vehículo.

- 9 La demandada solicita que se desestime la demanda. Aduce que la reducción de la recirculación de gases de escape a temperaturas exteriores más bajas se correspondía con el estado de la técnica en la fecha de comercialización del vehículo y era necesaria para proteger el motor. Con carácter subsidiario, señala que su actuación no debe considerarse contraria a las buenas costumbres, pues, en cualquier caso, no engañó conscientemente al demandante, ya que no estaba clara la normativa en cuanto a la excepción prevista en el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007. Por otro lado, alega que el demandante no ha sufrido perjuicio alguno, puesto que el vehículo estuvo en todo momento en perfecto estado de uso y no se aprecia tampoco disminución alguna de su valor.
- 10 En el tercer caso, se trata también de un vehículo con motor diésel de la clase de contaminantes EU5 (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) y un margen térmico. El demandante adquirió el vehículo el 8 de diciembre de 2015 por 24 580 euros, con un kilometraje de 109 460 km.
- 11 El demandante se considera engañado y perjudicado por la demandada de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres, a causa de la comercialización del vehículo con un dispositivo de desactivación, por lo que reclama una indemnización por el importe del precio bruto pagado, es decir, 24 580 euros, con deducción de una compensación por el uso del vehículo, conforme a la siguiente fórmula:  $75 \% \times \text{precio de compra} \times (\text{kilometraje en la fecha de la vista oral} - \text{kilometraje en la fecha de compra})$ : (kilometraje total a discreción del tribunal menos kilometraje en la fecha de compra), a cambio de la devolución del vehículo. Fundamenta un cálculo de la compensación por el uso basado en el 75 % del precio de compra en el hecho de que, a su juicio, dicho precio estaba sobrevalorado a causa del dispositivo de desactivación.
- 12 La demandada solicita que se desestime la demanda. Niega que se cumplan los requisitos de una indemnización, con los mismos argumentos que en el segundo procedimiento. Acerca del beneficio por el uso, la demandada considera que debe determinarse en función del precio de compra bruto.

### **Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial**

- 13 Sobre las cuestiones primera a cuarta: las observaciones del órgano jurisdiccional remitente sobre las cuestiones primera a cuarta se corresponden esencialmente con las formuladas sobre las cuestiones primera a cuarta en la petición de decisión prejudicial del asunto C-100/21 (véanse los apartados 12 a 24 del resumen de la petición de decisión prejudicial C-100/21).
- 14 En opinión del órgano jurisdiccional remitente, hay una posibilidad de que a cada demandante le asista frente a las respectivas demandadas un derecho a

indemnización en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB, en caso de respuesta afirmativa a las cuestiones primera y segunda y/o tercera y cuarta. Se aprecian numerosos motivos para considerar que en los presentes procedimientos existe tal derecho.

- 15 Con carácter complementario, el órgano jurisdiccional remitente observa que media responsabilidad subjetiva de la demandada, pues esta responsabilidad subjetiva se rige por un criterio de diligencia objetivo, y existe la obligación de conocer la normativa aplicable. En principio, el propio obligado asume el riesgo de error a este respecto. Así pues, cada demandada debe tener en cuenta la posibilidad de que su interpretación de la normativa sobre el margen térmico sea incorrecta. De acuerdo con la jurisprudencia, con carácter general existe negligencia del deudor desde el momento en que actúa manifiestamente en los límites de la legalidad en un ámbito en que ha de considerar que la licitud de su actuación puede ser valorada de una forma diferente a la que él defiende. El deudor no puede trasladar al acreedor el riesgo de una duda jurídica. Por lo tanto, en los presentes asuntos podría llegar a apreciarse una negligencia aunque la autoridad competente haya otorgado la homologación de tipo a un modelo de vehículo o haya autorizado una actualización informática, si posteriormente se comprueba que no se cumplían los requisitos para ello.
- 16 Sobre las cuestiones quinta y sexta: en caso de que finalmente exista una responsabilidad por parte de las demandadas, en los casos segundo y tercero se plantea la cuestión de en qué medida, si es el caso, se ha de deducir del importe de la indemnización el beneficio obtenido por cada demandante con el uso del vehículo. Las observaciones sobre las cuestiones quinta y sexta se corresponden con las realizadas sobre las cuestiones quinta y sexta en la petición de decisión prejudicial C-100/21 (véanse los apartados 25 a 28 del resumen de la petición de decisión prejudicial C-100/21).
- 17 En caso de respuesta afirmativa a la quinta cuestión, los demandantes en los asuntos segundo y tercero no deberían soportar deducción alguna. Si se responde afirmativamente a la sexta cuestión, deberá calcularse o estimarse la disminución de valor resultante del dispositivo de desactivación y habrá de deducirse del valor venal. En tal caso, la deducción de las ventajas obtenidas con el uso correspondiente a los kilómetros recorridos se habría de basar en el valor así obtenido.
- 18 Sobre la séptima cuestión: esta cuestión, al igual que la séptima de la petición de decisión prejudicial C-100/21, versa sobre la facultad del juez único para remitir cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia (véanse asimismo, a ese respecto, los apartados 30 a 36 del resumen de la petición de decisión prejudicial C-100/21).
- 19 El órgano jurisdiccional remitente señala que el juez único inicialmente competente en el presente asunto debe, con arreglo al artículo 348, apartado 3, punto 2, de la ZPO, en caso de que el asunto sea de especial relevancia, remitírselo a la sala, que decide entonces si se hace cargo de él. En la

jurisprudencia y la doctrina nacionales predomina la opinión según la cual un asunto reviste especial relevancia cuando entra en consideración la remisión de una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia en virtud del artículo 267 TFUE. El juez único carece de discrecionalidad a este respecto. En la jurisprudencia y la doctrina se considera que una infracción del artículo 348, apartado 3, de la ZPO vulnera el principio constitucional del juez predeterminado por la ley consagrado en el artículo 101, apartado 1, segunda frase, de la GG. Atendiendo a esta postura, en el presente asunto el juez único no habría resuelto como juez predeterminado por la ley.

- 20 Sin embargo, al entender que, conforme al Derecho de la Unión, es indudable que el juez único está facultado para plantear una petición de decisión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente ve necesario que el Tribunal de Justicia declare la primacía del artículo 267 TFUE, párrafo segundo, sobre el artículo 348, apartado 3, punto 2, de la ZPO.
- 21 En efecto, la cuestión prejudicial es relevante también para otros muchos procedimientos en curso ante jueces únicos en que los propietarios de vehículos reclaman al fabricante una indemnización por la instalación de un dispositivo de desactivación. Si el juez único respectivo de dichos asuntos tuviese que remitir obligatoriamente la causa a la sala con arreglo al artículo 348, apartado 3, punto 2, de la ZPO para que esta decida si se hace cargo de ella, antes de poder plantear una petición de decisión prejudicial, podría no llegar a plantearse nunca tal petición si la sala, por razones de conveniencia, decidiese abstenerse de plantearla. Por ejemplo, la sala podría desistir de la remisión con el argumento de que, en último término, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) estaría obligado a plantearla en virtud del artículo 267 TFUE, párrafo tercero.
- 22 Por último, el órgano jurisdiccional remitente señala que todas las cuestiones planteadas coinciden casi literalmente con las cuestiones de la petición de decisión prejudicial C-100/21. Asimismo, la primera cuestión de la petición de decisión prejudicial C-276/20 se solapa en parte con las cuestiones quinta y sexta de la presente petición de decisión prejudicial, de modo que quizá cabría considerar la acumulación de los asuntos y su resolución conjunta. Las peticiones de decisión prejudicial C-663/19 y C-138/20, que tenían por objeto cuestiones prejudiciales similares, han sido eliminadas del Registro del Tribunal de Justicia por haberse resuelto.